

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

FUNDERINGAR ÖVER DÅ DET BEGAV SIG

Nu har vi haft en härlig sommar med en medeltemperatur som vi i BMÅS inte har varit med om tidigare, eftersom det inte har mätts upp en högre medeltemperatur sedan man började med mätningar i mitten av artonhundratalet. Förresten var det då man började bygga ånglok och dra järnvägar kors och tvärs i Sveriges avlånga land.

Jag satt en kväll och tittade på gamla järnvägskartor, OJ! vad det har funnits många banor, som det inte finns ett spår av numera. Utefter dessa banor växte det upp samhällen, som blomstrade upp ett tag och sedan nästan försvann, när järnvägen lades ner och nu går inte ens landsvägen genom samhällena heller. Som tur är finns det entusiaster, som har sparat upp lite stumpar av gamla järnvägar här och där, så att vi kan se hur ett lok såg ut för femtio, hundra, ja rent av hundrafemtio år sedan.

Det var då man byggde lok som såg kraftfulla ut, med synligt maskineri och snygga hjul med ekrar och motvikter, som balans åt vevstakar och koppelstänger.

Vilka härliga vagnar med grindar som var rena konstsmidet och dörrar i finsnickerier med etsat glas i dörrspeglarna. Icke att förglömma de fina konsollerna för hatt- och bagagehyllor samt hållare för vattenkarafferna. Ja man kan räkna upp hur mycket som helst när man nostalgiskt drömmer sig tillbaka.

Det enda nostalgiska med dagens tåg är att de ser ut som en rad uppochnervända vikingaskepp, med simpla tallrikshjul som sköldar. Karafferna är utbytta mot tetrapack och plastmugg och hathyllan är en doldis i plast. Skenskarvarna har försvunnit genom att man använder helsvetsad räls. Att resa med ett sådant "fort"-skaffningsmedel är som att åka båt i byig sidvind och om nämnda modernitet råkar stanna i en kurva får skaffningsmedlet slagsida.

"Det var bättre förr"!

forts s 8...

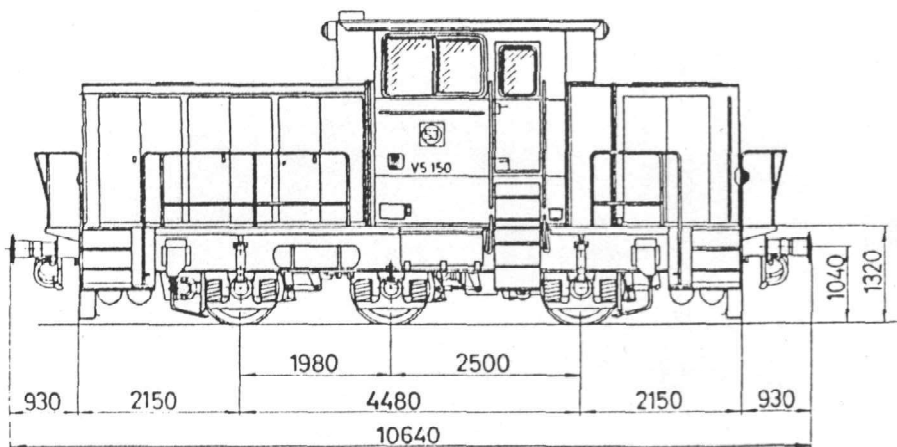
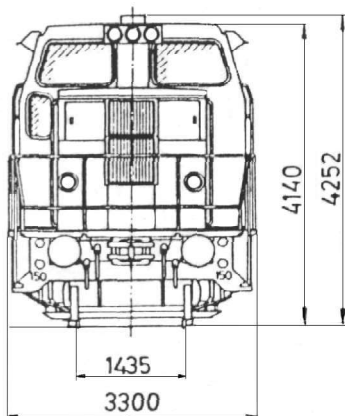
STATENS JÄRNVÄGARS LOKOMOTIV V5

Detta lokomotiv skulle kunna vara lämpligt att börja med som en första lokmodell.

Gott om plats i kåpan och god dragkraft med de tre axlarna, dessutom är det ju en svensk modell, vilket vi inte har alltför gott om på vår bana.

Kalle Karlsson har instruktionsböcker på många lokomotiv och kan kanske vara behjälplig med en hel del uppgifter om nedanstående V5.

Max hastighet (växel 1)	40 km/h
Max hastighet (växel 2)	70 km/h
Max transport-hastighet (stegväxeln i neutralläge)	70 km/h
Startdragkraft (vid 48 Ton och 0,3m)	14,4 Mp
Tjänstevikt vid 2/3 förråd	48 Ton
Axellast vid 2/3 förråd	16 Ton
Motoreffekt	460 kW
Motorvarvtal	1 800 rpm
Minsta tillåtna kurvradi	60 m
Totalläng över buffert	10 640 mm
Max höjd	4 252 mm
Max bredd	3 300 mm
Total hjulbas	4 480 mm
Hjuldiameter nya hjul	985 mm
Hjuldiameterslitna hjul	905 mm
Bränsleförråd	2 700 l
Sandförråd	100 l



MEDLEMSAVGIFTEN

Angående medlemsavgift för verksamhetsåret 1998 togs beslut på årsmötet 1997:

§ 12. Mötet beslutade i enlighet med styrelsens förslag att bibehålla medlemsavgiften för år 1998. Således gäller som vanligt att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för familjemedlemskap av SEK 50:–.

Enär detta numris är det sista för i år passar vi på att som vanligt närsluta ett inbetalningskort och ser vi tacksammast fram emot att få se samtliga nuvarande medlemmar, som vördade dito även under kommande år. Medlemskort skickas ut med årets första BMÅS-NYTT till de medlemmar som då betalt. För enkelhetens skull hoppas vi att alla redan då har gjort sig oskyldiga vad beträffar denna avgift.

Det blir mycket merarbete för kassör och sekreterare om processen drar ut på tiden.

Tack på förhand!

Kallelse till årsmöte kommer under månadsskiftet januari – februari 1998 och om allt går som planerat, håller vi årsmöte klockan 11.00 lördagen den 21 februari 1998 på sedvanlig plats, nämligen Vävarsalen i Kulturhuset i Borås.

INSÄNDAREN:

Öppet brev till Direktören för Sandlidsjärnvägen.

Höj hastigheten på tågen! Ni kör ju fortfarande bara i 70 km/t, fast på SJ höjde man hastigheten till 90 km/t redan på 1800-talet, så ni ligger minst 100 år efter i utveckling. — När nu andra banor runt ikring rustar upp för att tågen skall kunna köra i 200 km/t borde åtminstone Ni herr Direktörn kunna se till att tågen på Sandlidsbanan åtminstone kommer upp i 90 i fart.

Om det inte sker någon ändring kommer jag inte att använda Dina tåg längre, utan springer istället!



En resenär som har bråttom

Det sägs att...

... Remember, a steam engine is a lot like a good woman. They have skirts, a petticoat, a bonnet, pins and it takes two good men to handle one.

... Jag var på besök vid Sandlid C idag — tyckte att det såg lite svampigt ut — inte ett spor låg rätt!!?

Karl Johan

VAD BETYDER LJUDSIGNALEN "BEREDD" ?

IBMÅS-NYTT Nr 3 1997 står att läsa i rutan med ljudsignaler bl a att tre korta (ljudstötar sätt. anm.) betyder *Beredd* — "beredd på vad?" Även fast signalen inte används på Sandlidsbanan till sin fulla tillämpning, kanske det ändå kan vara av intresse att få veta hur den används på fullstora järnvägar.

Beredd är en ljudsignal från lokföraren (fast det var ofta lokbiträdet som skötte signaltutan) och som till sin fulla innebörd betyder: "Jag är beredd på hinder och spårändring".

Signalen skall "Ges framför infartssignal som ej visar *Kör*", står det i nämnda BMÅS-NYTT — i verkligheten tillämpades den även som svar på tågklararens signaler i vissa situationer som jag återkommer till.

Idag har ljudsignalen ersatts med telefon eller radiotelefon, varför vi ej kan höra signalen *Beredd* från de stora tågen längre. Museibanorna har den kvar.

Om det är ett tillfälligt hinder för infart på en station och infartssignalen av den anledningen står till *Stopp*, fyller signalen ej någon funktion, men föraren vet ej anledningen till stoppsignalen och blåser därför tre korta i alla fall.

Om det skulle vara hinder för genomfartståg att passera en station skall infartssignalen stå till *Stopp*. När så lokföraren med signalen, tre korta, talat om att: "Jag är beredd på hinder och spårändring", kan tågklararen ställa om till *Kör* eller *Kör varsamt*. Därefter signalerar tågklararen med stillahållen röd flagga eller stillahållen handsignallykta med rött sken (beroende på tiden på dygnet). På denna stoppsignal från tågklararen svarar lokföraren åter med tre korta, vilket då betyder att lokföraren vet att han skall stanna, trots att det enligt tidtabellen är ett genomfartståg.

Anledningen till stoppet kan exempelvis bero på att; mötande tåg är försenat, omlagt tågmöte på grund av tågförsening, föregående tåg ej hunnit in på nästa bevakade station mm.

Det kan tillfälligtvis finnas hinder som gör att tåg ej kan tagas in på station med högre hastighet än 30 km/t. Då kan man ta in tåget på tre korta eftersom det finns en bestämmelse om att tåg, som blåst tre korta, ej får hålla högre hastighet än 30 km/t från infartssignalen. Om tågklarare ger avgångssignal tillåts farten åter öka.

I de här fallen fyller signalen *Jag är beredd på spårändring* ingen funktion om tåget tages in på de spår tidtabellen anger.

Då tre korta har signalerats har lokföraren därmed förklarat att han är beredd på hinder samt dessutom beredd på spårändring och därmed är det möjligt att ta in ett tåg på annat spår än det som tidtabellen anger.

Skulle tågklareraren utan vidare ställa infartssignalen till *Kör* till ett annat spår än vad tidtabellen anger, skall tåget stanna vid infartssignalen på grund av fel signalbild.

Anledningen till att det i tjänstetidtabellen står vilken signalbild (antal vingar i semafor) och på vilket spår ett tåg skall tagas in på station är följande. Det finns inte någon säkerhetsanordning som hindrar att infartssignalen kan ställas till *Kör* till ett spår som redan är upptaget. Därför har man arrangerat det så att det behövs vissa ritualer för att kunna ändra på infartstågsväg, för att så långt som möjligt förhindra att tåg tages in på redan upptaget spår.



För att förhindra onödiga inbromsningar i de fall tågklareraren inte uppmärksammat att tåg är i annalkande och således ej ställt infartssignalen till *Kör*, skall lokpersonalen i god tid blåsa en lång, *Tåg kommer*, då infartssignalen står till *Stopp*, vilket lokpersonalen ser redan vid försignalen (förekommer ej ännu på Sandlidsbanan). Efter att *Tåg kommer* signalerats skall lokpersonalen avvakta en stund för att ge tågklareraren tid att hinna ställa om infartssignalen.

- Ställes infartssignalen inte om, blåses tre korta i så god tid att tågklareraren hinner ställa om signalen innan tåget måste stanna vid infartssignalen. Om tågklareraren väntar på signalen *Beredd*, brukar han vanligen redan ha handen på semaforveven och vevar om så fort signaleringen kommit.

Denna lilla berättelse gör inga anspråk på att vara en fullständig redogörelse för bestämmelserna, utan är ämnad att ge en liten inblick i tillämpningen av ljudsignalen *Beredd*.

Vänligen Kalle

”TEKNIK PÅ TEKNIS”

Vid årets teknikutställning ställde 45 modellbyggare ut sina drygt 150 föremål till beskådande. Det var fungerande modeller av flygplan, bilar, båtar, ja även en fungerande ubåt som kunde dyka, enligt utsago kom den upp också.

Vår gode vän från ångdagarna, Karl- Erik Olsryd var på plats med sina fint fungerande flygmotorer skala 1:4. Andra kända byggare, som gästade Sandlidsbanan är Ingvar Dalhberg, Ruben Andersson, Stig Nilsson med flera.

En rolig modell var ett lok i 45 mm spårvidd, som fungerade med en varmluftsmotor (2-cylindrig stirlingmotor).

Gunnar Lindberg visade sitt fina pågående bygge av DSB litt. My (originalet byggt av Nohab med GM drivutrustning) och Bengt Andersson visade en äldre personvagn, också ett mycket fint arbete.

Hela dagen präglades av en gemytlig samvaro mellan utställare och besökande och det vore trevligt om det var några fler från BMÅS som ställde ut sina lok och vagnar. Visserligen var det en ökning med 100% mot föregående år (2 blev 4) men — *BMÅS-are, var är ni någonstans?*

När ”besökstiden”, (förlåt, en gammal arbetsskada) var över bjöd MODELLTEKNISK FÖRENING på en välsmakande sallad med öl. Efter maten kom Hans Bengtsson från företaget Castolin och berättade till diabilder om hur man silverlöder. Därefter visade Leif Ahlman hur man gör en konstruktionsritning med hjälp av en dator och programmet CADKEY 97. Det var mycket intressant att se hur man kunde vrida på ritningen för att se detaljen från olika sidor (3D).

Vi i MODELLTEKNISK FÖRENING är mycket nöjda med årets utställning ”Teknik på Teknis” och kommer tillbaka nästa år den 9 oktober.

Staffan Persson

Angående utläggningen om signalen *Beredd* på föregående sidor har vi fått in ett första förslag till Säkerhetsordning (Säo) från Kalle Karlsson. Styrelsen kommer att ta upp förslaget till diskussion och återkommer snarast möjligt för att låta förslaget gå ut på remiss till medlemmarna.

Det är fullt klart att all personal skall arbeta efter en säo som passar oss i vår verksamhet för att vi skall uppnå en säkerhet som närmar sig ”0-visionen” vad gäller tillbud och olyckor.

Året som gått har ju varit ett lyckat år med minimalt antal incidenter, men det hindrar inte att vi kan bli bättre.

NYTT BYGGPROJEKT Å RUSTANSBERG

Patron å Rustansbergs sågverk planerar uppförandet av ett kombinerat Turist- o Järnvägshotell å lämplig plats inom eller utom R-bgs omnejd. För de gästades välbefinnande erbjudes rum med varierande komfort allt efter de besökandes pekuniära möjligheter. Fullständiga rättigheter i tvenne matsalar, klass 1 o 2 — bakfickan, klass tre, dock med något inskränkt vinlista.

För att emellertid kompensera denna smärre brist medger hotelledningen att medhavd förtäring av vad slag det vara må, må intagas i enskilt sällskap å respektives rum.

Dessa storstilade planer uppkom efter en noggrann inspektion av patrons nuvarande logi i den s.k. ”Herrgård”. Det uppdagades då att H-gdns miserabla fundament var i stånd att hart när omedelbart störta in med oöverskådliga skador å liv o lem för de där boende. Befanns att grundvatten börjat läcka in och eftersom nuvarande tätningsteknik ej var att rekommendera, planerar således patron med familj samt alla tjänsteandar att snarast möjligt sätta sina bopålar i det nya hotellet. Patron sätter dock av åldersskäl sina i en specialinredd s.m.s. penthouse-våning å övre planet p.g.a. sin tilltagande skröplighet.

Det som i nuläget återstår är undergrundsundersökning och har därtill inkallats geologisk expertis från landets södra delar. Vad man närmast vill kontrollera är huruvida någon som helst raschans riskerar uppkomma mot den nedanför liggande stambanan. Vissa besvär härmed tycks dock finnas, varför ett sprillans nytt vegetabiliskt stabilitets- o tätningsmedel, MOOCKAGITT, förmodligen kommer att brukas.

Medlet har, enligt tidskriften GV, testats vid experimentborrningar i Gökmasivet enligt godsägaren J. Brylén å Brylunda gård där även framställningen av undermedlet framprovats.

Angående tidigare nämnt ”besök från ovan” noterar den alltid så vaksamme äldre medlemmen följande:

Ingen vet säkert varifrån den mystiske besökaren härstammar, men vi hoppas att samtliga idoge medlemmar tar vara på resultatet och forslar bort lövhögarna snarast innan de fryser fast eller åter blåser ut över vårt markområde.

**Gör det nu,
så slipper vi göra det till våren
då har vi så mycket annat att göra!**

Ä.M.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

BMÅS c/o Göran Rosén Östergården 162 Härna 523 99 HÖKERUM

...forts fr s 1

Vid vår bana är det sig likt förutom att slaggropen har fått ändrat utseende. Den har blivit något längre så att man nu kan gå runt loket utan att behöva klättra upp och ner igen. Arbetsledare för bygget har varit banansvarige Bengt Jansson assisterad av Gunnar Lindberg och undertecknad.

Under hösten har man observerat en konstig varelse med ett sorts aggregat på ryggen. Denna kontraption har försökt gå till väders medelst en jetstråle, vilket hade till följd att alla höstlov nu har samlats i stora högar. Var nu detta ett besök från rymden?

God Hjul och Gott nytt spår!

önskar Staffan

Har ni hört den förut vid biljettkuren:

*Mannen: En tur & returbiljett
Johan: Får jag fråga mina Herre vart?
Mannen: Hit så klart.*